Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1376

19.02.82

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. von Geldern, Maaß, Pfeifer, Dr. Probst, Dr. Riesenhuber, Lenzer, Gerstein, Dr. Hubrig, Dallmeyer, Francke (Hamburg), Fischer (Hamburg), Eigen, Dr. Olderog, Dr.-Ing. Oldenstädt und der Fraktion der CDU/CSU
— Drucksache 9/1310 —

Scheitern der Antarktisexpedition der „Gotland II"

Der Bundesminister für Wirtschaft – III B 3 – 41 52 84 – hat mit Schreiben vom 17. Februar 1982 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Institutionen sind mit der Untersuchung des Untergangs der „Gotland II" am 18. Dezember 1981 vor der Küste des Nord-Victoria-Landes der Antarktis befaßt, bzw. welche sind durch die Bundesregierung beauftragt worden?

Der Untergang des Motorschiffes „Gotland II" wird vom Seeamt Hamburg untersucht. Rechtsgrundlage für das seeamtliche Verfahren ist das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. September 1935 (RGBl. I S. 1183; Bundesgesetzbl. III 9510–2). Das Verfahren ist bei Seeunfällen, bei denen ein Schiff untergegangen ist, obligatorisch (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes). Die Untersuchung soll die Ursachen und Umstände des Schiffsuntergangs ermitteln (§ 5 Abs. 1 des Gesetzes).

Die nachstehenden Antworten zu den weiteren Fragen beruhen auf dem derzeitigen Kenntnisstand. Die Bundesregierung darf dem Ergebnis des Seeamtsverfahrens nicht vorgreifen. Sie wird im übrigen erst nach Vorliegen des Seeamtsspruches beurteilen können, ob und inwieweit zusätzliche Ermittlungen notwendig sein werden und welche konkreten Schlußfolgerungen aus dem Schiffsuntergang zu ziehen sind.

2. Auf welche sonstige Weise verschafft sich die Bundesregierung einen Überblick über den Hergang des Ereignisses und seine Ursachen?

Über den Hergang des Ereignisses hat die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Wellington/Neuseeland ausführlich berichtet. Die Botschaft hat u. a. ein Protokoll über die Vernehmung der Schiffsführung („Verklarungsbericht") der „Gotland II" übersandt.

Ferner erstattet die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe über die Unfallursachen und über das Verfahren zur Auswahl des Schiffes der Bundesregierung Bericht.

3. Bis wann ist mit der Vorlage des oder der Untersuchungsberichte zu rechnen?

Der Kapitän der „Gotland II" wird voraussichtlich Anfang April in die Bundesrepublik Deutschland zurückkehren und dem Seeamt zur Verfügung stehen. Vorausgesetzt, daß zu diesem Zeitpunkt die Vorermittlungen abgeschlossen sind, kann das Seeamt dann die Hauptverhandlung eröffnen. Bei den Vorermittlungen handelt es sich im wesentlichen um Gutachten, die das Seeamt beim Institut für Schiffbau der Universität Hamburg, beim Deutschen Wetterdienst und beim Deutschen Hydrographischen Institut angefordert hat.

4. Wie hoch waren der Wert des Schiffes sowie des geophysikalischen Geräts, der Motorschlitten, Funkgeräte, der Wettersatellitenanlage und anderer Ausstattungsgegenstände, die sich an Bord befanden?

Das Schiff hatte nach Angaben der Reederei einen Wert von 7 bis 7,5 Mio. DM.

Das verlorengegangene geophysikalische Gerät hatte einen Gesamtwert von 481 000 DM, die Motorschlitten kosteten 114 000 DM, die auf dem Schiff installierten Funkgeräte 57 000 DM, die Wettersatellitenanlage 85 000 DM, andere Expeditionsausrüstungsgegenstände insgesamt 641 000 DM. Daraus ergibt sich ein Gesamtwert der verlorengegangenen Expeditionsausrüstung von 1 378 000 DM.

5. Welche direkt gegenüber dem Ministerium bzw. der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe und welche öffentlich geäußerten Warnungen deutscher Experten vor einem Alleineinsatz der „Gotland II" waren der Bundesregierung seit 1980 bis zum Scheitern der Expedition bekannt?

Es trifft zu, daß Zweifel an der Eignung der „Gotland II" für die Antarktisexpedition 1980/81 geäußert worden sind. Diese Expedition hatte den Aufbau und den Betrieb einer Antarktisforschungsstation der Bundesrepublik Deutschland zum Ziel.

Das Schiffsunglück hat sich während der nachfolgenden Expedition „Ganovex II" ereignet. Die Aufgabe der „Gotland II" im Rahmen von „Ganovex II" unterschied sich in wesentlichen Punkten von der Aufgabe im Rahmen der Expedition 1980/81.

Das für „Ganovex II" eingesetzte Schiff mußte keinen fest vorgegebenen Punkt innerhalb einer festgelegten Zeitspanne erreichen, sondern lediglich in Hubschrauber-Reichweite der Küste kommen. Die an die Expedition 1980/81 gestellten nautischen und technischen Anforderungen lassen sich daher nicht auf die Expedition „Ganovex II" übertragen.

Zur Auswahl eines für „Ganovex II" geeigneten Schiffes hat die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe ein Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Da dies zu keinem wirtschaftlichen Ergebnis führte, wurde die Ausschreibung aufgehoben. Im Wege einer freihändigen Vergabe wurden dann weitere Angebote eingeholt und ausgewertet. Die Bundesanstalt hat sich im Ergebnis für die „Gotland II" entschieden, da es ihr unter den in Betracht gezogenen Vergleichsangeboten und insbesondere im Hinblick auf die nautischen und technischen Anforderungen im Einsatzgebiet „Ross-Meer" am geeignetsten erschien.

Außerdem wurde als 1. Offizier ein antarktiserfahrener Offizier, der das Schiff der Ganovex I-Expedition erfolgreich geführt hatte, verpflichtet. Das Schiff wurde mit einer Wettersatellitenempfangsanlage ausgerüstet. Zur Aufklärung der während der Fahrt bestehenden Eisverhältnisse wurden die an Bord mitgeführten Hubschrauber eingesetzt.

6. Warum war es notwendig, daß die „Gotland II" schon bei ihrem ersten Einsatz 1980/1981 von den stärkeren Schiffen „Titan" und „Polarsirkel" begleitet werden mußte, und welche zusätzlichen Kosten sind durch das Chartern dieser beiden Schiffe entstanden?

Ziel der Antarktisexpedition 1980/81 waren der Aufbau und die Inbetriebnahme einer festen Forschungsstation in der Antarktis. Der Zeitpunkt für die Erreichung dieses Zieles war durch die von der Bundesregierung zum Februar/März 1981 beantragte Aufnahme in die Konsultativrunde des Antarktisvertrages vorgegeben. Es mußte daher sichergestellt werden, daß dieses Ziel auch rechtzeitig erreicht wurde. Dazu war die Einplanung einer strategischen Schiffsreserve notwendig. Die Kosten für den Einsatz der „Polarsirkel" und der „Titan" beliefen sich auf 4,6 Mio. DM.

7. Welche Folgerungen sind daraus gezogen worden, daß die „Gotland II" trotz der Begleitung durch die „Titan" und die „Polarsirkel" bei ihrem Einsatz 1980/1981 den angestrebten Standort in der Antarktis nicht erreichen konnte?

Der Standort der Georg-von-Neumayer-Station auf dem Ekström-Schelfeis war von der Wissenschaft erkundet und als einer der möglichen Standorte vorgeschlagen worden. Die „Gotland II" hat

diesen Punkt ebenso wie die Begleitschiffe erreicht und ihren Einsatzauftrag erfüllt. Folgerungen im Sinne der Fragestellung waren daher nicht zu ziehen.

Wegen der selbst für Hochleistungs-Eisbrecher im Januar 1981 nicht überwindbaren Eisbarriere in dem aufgebrochenen Meereis (Polynia) vor der argentinischen Station Belgrano wurde auf das Anlaufen der zunächst vorgesehenen Entladeposition im Filchner-Schelfeis verzichtet. Bei längerem Warten wäre das Anlaufen auch dieser Position möglich geworden. In der verbleibenden Zeit bis zum Einsetzen des antarktischen Winters 1981 wäre damals jedoch die rechtzeitige Fertigstellung und Inbetriebnahme der Station wahrscheinlich nicht mehr möglich gewesen.

Bei der z. Z. noch andauerden Antarktisexpedition mit dem MS „Polarqueen" wurde die Filchner-Position am 30. Januar 1982 erreicht. Am 15. Februar 1982 wurden die Bauarbeiten an dieser Sommerstation erfolgreich abgeschlossen.

8. Trifft es zu, daß auf Empfehlung der dänischen Firma Christiani & Nielsen die Auftragsvergabe nicht an ein von der deutschen meerestechnischen Industrie angebotenes Schiff, sondern an die „Gotland II" erfolgte?

Sofern sich die Frage auf die Expedition „Ganovex II" bezieht, ist sie mit nein zu beantworten. Die Auswahl der „Gotland II" für die Expedition „Ganovex" ist nicht auf eine Empfehlung der Firma Christiani & Nielsen zurückzuführen.

Bei der Expedition 1980/81 war die Bereitstellung der „Gotland II" Bestandteil des Leistungspakets der in Hamburg ansässigen Ingenieurbauaktiengesellschaft Christiani & Nielsen, einer Gesellschaft deutschen Rechts. Die Aktien dieses Unternehmens sind überwiegend in dänischer Hand.

9. Aus welchem Grunde wurde der Umbau der „Gotland II" an eine italienische Werft mit geringer Erfahrung auf diesem Gebiet vergeben?

Den Auftrag an die italienische Werft hat der Reeder vergeben. Die dort ausgeführten Arbeiten betrafen den Außenanstrich des Schiffes, die Markierung und Sicherung des Hubschrauberlandeplatzes, den Einbau einer Anlage zur Frischwasserversorgung und die Anbringung von Antennen für die Wettersatellitenanlage. Diese Arbeiten stellten keine besonderen Anforderungen an die Erfahrung und Qualifikation der Werft und waren auf die Eistauglichkeit des Schiffes ohne Einfluß. Arbeiten, die der Verstärkung des Schiffskörpers dienten, waren schon zuvor von den Howaldtswerken-Deutsche Werft AG in Hamburg ausgeführt worden. Das Schiff ist von der See-Berufsgenossenschaft Hamburg und vom Germanischen Lloyd auf die Einhaltung der deutschen Sicherheitsvorschriften hin überprüft worden. Diese Überprüfung hat nicht zu Beanstandungen geführt.

10. Wie ist der abschließende Vergleich der tatsächlich entstandenen Kosten für die Expedition 1980/1981 ausgefallen: zwischen den Charterkosten für die „Titan", die „Polarsirkel", die „Gotland II" (einschließlich der Bundesbeteiligung an den Umbaukosten) und dem Angebot der deutschen Industrie?

Die Kosten für die Errichtung der Antarktisforschungsstation betrugen einschließlich Einsatz und Umbau der „Gotland II" 15,2 Mio. DM.

Zwei Konkurrenzangebote, die sich auf eine kleinere Ausführung der Station bezogen, hätten unter Berücksichtigung später zugestandener Preisnachlässe 18,6 Mio. DM bzw. 16,2 Mio. DM gekostet.

Die Gesamtkosten unter Einschluß der Begleitschiffe belaufen sich auf 19,8 Mio. DM. Wäre eines der beiden Konkurrenzangebote zum Zuge gekommen, hätten die Gesamtkosten bei 23 Mio. DM gelegen.

11. Welche Schlußfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Desaster für künftige Auftragsvergaben im Bereich der Antarktisforschung?

Die Bundesregierung kann ihre Schlußfolgerungen aus dem Unglück erst dann ziehen, wenn sie einen vollständigen Überblick über die Ursachen und Begleitumstände des Schiffsuntergangs gewonnen hat. Dies hängt in erster Linie von dem Ausgang des Verfahrens vor dem Seeamt ab. Die Erkenntnisse aus dem Seeamtsspruch wird sie insbesondere auch bei der künftigen Vergabe von Aufträgen im Bereich der Antarktisforschung berücksichtigen.

Der Status der Bundesrepublik Deutschland als Konsultativmitglied des Antarktisvertrages wird durch das Schiffsunglück nicht berührt. Die Bundesrepublik Deutschland führt in der Antarktis kontinuierlich bedeutende wissenschaftliche Forschungsvorhaben durch. Sie verfügt inzwischen über zwei antarktische Forschungsstationen. Insbesondere haben auch die in der antarktischen Saison 1980/81 erbrachten wissenschaftlichen und technischen Leistungen der Bundesrepublik Deutschland die uneingeschränkte Anerkennung der Mitglieder des Antarktisvertrages gefunden und am 3. März 1981 zur Aufnahme der Bundesrepublik Deutschland in die Konsultativrunde des Antarktisvertrages geführt.

12. In welcher Weise soll der Expeditionsauftrag der „Gotland II" jetzt erfüllt werden?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die wissenschaftlichen Ziele der „Gotland II"-Expediton in einer Folgeexpedition zu erreichen, deren Zeitpunkt von den hierfür notwendigen Vorbereitungsarbeiten abhängt.

13. Ist die „Gotland II" unter deutscher Flagge gefahren, wenn nicht unter welcher, und ergaben sich daraus Auswirkungen hinsichtlich der Sicherheitsvorschriften?

Die „Gotland II" ist bei der Expedition „Ganovex II" wie auch 1980/81 beim Aufbau der Antarktisforschungsstation unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland gefahren. Für die Sicherheitsüberprüfung waren daher die deutschen Sicherheitsvorschriften maßgebend; ihre Einhaltung ist – wie in der Antwort auf die Frage zu 9 bereits ausgeführt wurde – von den zuständigen Stellen geprüft und bestätigt worden.

14. Welche Alternativen zu dem Neubau des Polarforschungs- und Versorgungsschiffes, das am 25. Januar 1982 getauft worden ist, sind der Bundesregierung von deutschen Reedern angeboten worden?

Der Bundesregierung ist eine ganze Reihe von Alternativen angeboten worden, die sich im Ergebnis jedoch als ungeeignet erwiesen haben. Sie reichten von dem Erwerb oder der Charterung von noch umzubauenden in- und ausländischen Fischerei-, Fähr-, Versorgungs-, Forschungs-, Nuklear- und Kriegsschiffen bis hin zum Neubau eines Polarforschungs- und Versorgungsschiffes auf der Grundlage eines über 15 Jahre abzuschließenden Leasingvertrages. Um den Bau des Polarforschungsschiffes haben sich im Zuge einer Ausschreibung drei in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Werften beworben. Zur Verbesserung ihres Leistungsangebotes haben sie Arbeitsgemeinschaften gebildet. Darüber hinaus hat sich die finnische Werft Waertsilae darum bemüht, bei der Auftragsvergabe berücksichtigt zu werden.

Der Bauauftrag für die „Polarstern" ist 1980 der Werftarbeitsgemeinschaft Howaldtswerke – Deutsche Werft AG, Hamburg, und Kiel/Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg, erteilt worden.

15. Treffen Berichte zu, daß das neue deutsche Polarforschungs- und Versorgungsschiff mit ca. 220 Mio. DM Baukosten zu den teuersten Schiffen dieser Art auf der Welt zählt, und welche Folgekosten sind aus Bundesmitteln für den Betrieb dieses Schiffes aufzuwenden?

Nein.

Die Baukosten für das neue deutsche Polarforschungs- und Versorgungsschiff belaufen sich auf insgesamt 192 Mio. DM einschließlich Mehrwertsteuer.

Ein ähnliches eisbrechendes Forschungs- und Versorgungsschiff wird zur Zeit auf der Tsurumi-Werft für die japanische Antarktisforschung gebaut. Das Schiff ist am 11. Dezember 1981 auf den Namen „Shirase" getauft worden. Die Baukosten betragen 112 Mio. US-Dollar (rd. 265 Mio. DM).

Die Aufwendungen für das 1979 von der Waertsilae-Werft in Finnland gebaute argentinische Antarktisschiff „Almirante Irisar" bewegen sich in der gleichen Größenordnung wie die Baukosten für die „Polarstern".

Für den Betrieb der „Polarstern" werden folgenden Kosten veranschlagt:

1982	7,5 Mio. DM,
1983	18 Mio. DM.

Diese Kosten werden vom Bund und von der Freien Hansestadt Bremen im Verhältnis 90 : 10 finanziert.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0172-6838